

Un enfoque integral de seguridad vial - el ejemplo de Alemania

Medidas para usuarios

(CAPACITAR Y EDUCAR, LEY DE TRÁNSITO, INCENTIVOS, CONTROL EN VÍA)



1966	Introducción de límite legal de 1,3‰ de alcohol en la sangre
1970	Introducción del principio de conducción defensiva
1970	Uso obligatorio de luz direccional en áreas urbanas
1973	Revisión de límite legal de alcohol en la sangre a 0,8‰
1974	Sistema de acumulación de créditos para infracciones de tránsito
1974	Introducción de límite de velocidad recomendado en autopistas (Autobahnen) - 130 km/h
1975	El uso del cinturón y el casco se vuelve obligatorio
1976	Introducción de límite de velocidad de 100 km/h fuera de áreas construidas
1980	Introducción de multas por andar en motocicleta sin casco
1984	Introducción de multas por conducir sin el cinturón de seguridad ajustado
1986	Periodo de prueba de 2 años para conductores nuevos
1986	La edad mínima para conducir motocicletas pesadas se eleva a 20 años
1988	Introducción de distancia mínima para camiones y buses
1993	Uso obligatorio de asientos de seguridad para niños en automóviles
1995	Límite de velocidad obligatorio para vehículos que sobrepasan buses detenidos (velocidad de caminata)
1998	Revisión del límite legal de alcohol en la sangre a 0,5‰
2001	Introducción de multas por uso de teléfonos móviles al conducir
2007	Límite legal de alcohol en la sangre de 0,0 ‰ para conductores novatos y personas menores de 21 años
2010	Introducción de conducción acompañada para personas de 17 años



Organización

(PLANEACIÓN, FINANCIACIÓN, CONTROL)



1956	Inspecciones regulares de seguridad vial se vuelven obligatorias en regulaciones de tránsito vial (VwV-StVO)
1961	Inspecciones regulares vehiculares (ITV) se vuelven obligatorias
1969	Se funda el Consejo de Seguridad Vial Alemán (DVR), con base en los esfuerzos de todos los actores involucrados para lograr acción efectiva
1969	Publicación del boletín de la Asociación Alemana de Vías y Transporte (FGSV) sobre planes locales de transporte (introducción de análisis de siniestros, consideración del transporte no motorizado)
1971	Adopción de la Ley Municipal de Financiación de Transporte que introduce esquemas de financiación federal para transporte urbano y planes obligatorios de transporte locales
1979	Introducción de una planificación de transporte orientada a objetivos en reemplazo de la planificación orientada a la oferta (como en guías locales de planes de transporte)
2002	Introducción de auditorías de seguridad vial para evitar problemas relacionados con la seguridad vial durante el proceso de planificación
2008	Directiva 2008/96/EC del Parlamento y Consejo Europeo del 19 de noviembre sobre gestión de seguridad de infraestructura vial
1973, 1984, 2001 and 2011	Programas de Seguridad Vial del Gobierno Federal



El reto de la seguridad vial

Alrededor de 3700 personas mueren cada día en accidentes de tráfico en todo el mundo. Otras 50 millones de personas resultan heridas cada año. A pesar de los niveles comparativamente bajos de motorización individual, las economías emergentes y los países en desarrollo de África, Oriente Medio y Asia se ven especialmente afectados, ya que más del 90 por ciento de las muertes relacionadas con el tráfico ocurren en estos países. En la actualidad, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes de entre 5 y 29 años de edad y han superado a la infección VIH, la

malaria y la tuberculosis como amenazas mundiales de salud. Al lanzar la Década de Seguridad Vial 2011-2020, las Naciones Unidas han llamado a los estados miembros a incrementar sus esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Esta infografía ilustra el enfoque integral que Alemania ha tomado como respuesta al rápido incremento en tasas de muertes desde la década de 1950. Junto con muchos otros países europeos, Alemania ha logrado reducir significativamente el número de víctimas mortales, gracias a un conjunto de medidas que pueden reproducirse en otros lugares.

Más información y la infografía como PDF: [Nuestro documento iNUA "Mejorando la seguridad vial"](#)



Datos de publicación

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Proyecto Sectorial: Movilidad Sostenible

Diseño: Julia Klusen
Concepto y Edición: Dominik Schmid
Traducción: Despacio.org
Contacto: transport@giz.de

Las fuentes de datos para lesiones y muertes: DESTATIS (GIZ) GmbH
Con agradecimiento especial a Prof. Dr.-Ing. Jürgen Berlach, University of Wuppertal, y Dr. Markus Lerner, Federal Highway Research Institute (BAST), por sus útiles sugerencias. Todo error u omisión queda en GIZ.
Original de Agosto 2015, actualizado en Marzo 2019

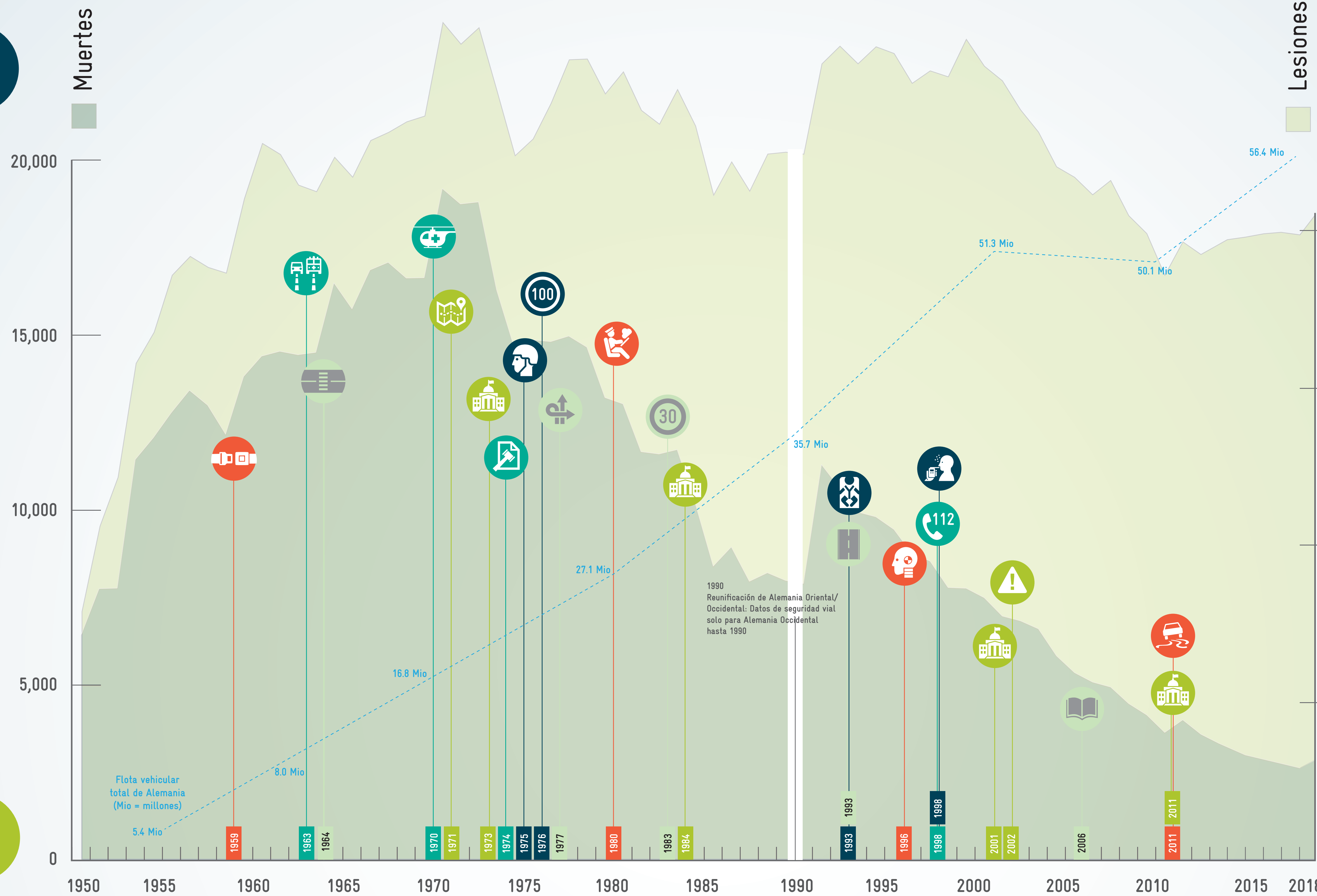
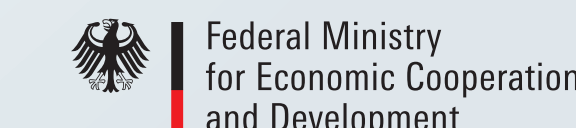


Published by



Traducido por

On behalf of



Medidas de infraestructura

(DISEÑO VIAL, CONSTRUCCIÓN VIAL, MANTENIMIENTO)



1964	Introducción de estándares de diseño geométrico, secciones y velocidades de diseño a ser integrados en guías de diseño
1977	Introducción de principios generales de diseño de redes viales, clasificación de vías según categorías viales (interestatal, arterial, colectora, local) y tipo de conexión (urbana v rural, volumen esperado, etc)
1980	Introducción de zonas con tránsito calmado ("Spielstraßen" o "calles de juego"), diseñadas para ser enfocadas en los peatones
1981	Publicación de recomendaciones de la Asociación Alemana de Investigación Vial y de Transporte (FGSV) sobre tránsito calmado en áreas residenciales
1982	Introducción de guías para secciones viales (RAS-Q) incluyendo la determinación de dimensiones de los componentes de la vía con base en características físicas y de volumen
1983	Primeros ensayos para zonas con límite de velocidad de 30 km/h en áreas residenciales
1990	Mayor uso de glorietas como alternativa de intersecciones
1993	Nuevas recomendaciones de diseño para vías urbanas principales (incluyendo consideraciones de diseño urbano y requisitos para peatones y ciclistas)
1995	Guías revisadas de trazado vial incluyendo actualizaciones de requisitos de visibilidad para sobrepasos
1996	Introducción de diseños viales 2+1 para vías rurales de alto nivel para prevenir siniestros de sobrepaso
2006	Introducción de infraestructura vial autoexplicativa (estandarizada) y tolerante en guías de diseño
2007	Recomendaciones específicas para mejorar la seguridad vial en rutas populares de motocicletas a través de diseños viales y medidas de control en vía mejorados.
2008	Primer proyecto de espacio compartido en Alemania (Ciudad de Bohmte)
2011	Introducción del principio "Diseño para todos" para proveer infraestructura accesible de transporte (HBVA)



Servicios de Rescate

(ALERTA, RESCATE)



1963	Se introduce la vía de escape. En caso de congestión, los conductores tienen que formar un pasillo para que los vehículos de emergencia puedan acceder a un posible accidente.
1970	Primera base de SMEH permanente (Servicios Médicos de Emergencia por Helicóptero) establecida en Múnich
1971	Introducción de teléfonos de emergencia a lo largo de las autopistas y vías principales
1973	Introducción de números de llamada de emergencia a nivel país 110 (policía) y 112 (bomberos), aunque continúan los números regionales de SME
1974	Primera ley de SME introducida en el Estado Federal de Bavaria, la cual define los requisitos de personal, equipos y tiempos de respuesta. Otros estados federales le siguen en poco tiempo.
1998	Introducción en toda la Unión Europea del número de emergencia 112 para SME
2018	Introducción obligatoria del sistema automático de llamadas de emergencia eCall, que marca automáticamente el 112 y envía la ubicación en caso de emergencia para todos los vehículos nuevos en la UE.
2018	Todos los vehículos pesados nuevos deben estar equipados con sistemas de freno de emergencia.